



Les chars et les Américains

Candice Menat

► To cite this version:

| Candice Menat. Les chars et les Américains. 2013. hal-01163530

HAL Id: hal-01163530

<https://hal.science/hal-01163530>

Submitted on 13 Jun 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les Chars et les Américains

À l'approche du centenaire de la Première Guerre mondiale, on s'interroge sur les facteurs ayant permis aux Français de « tenir » collectivement durant quatre ans d'épreuves, et de remporter la victoire en 1918. Une conjonction des forces morales et des moyens mécaniques s'est produite, les deux étant intimement mêlés. C'est en effet la ferveur patriotique qui permet au général Estienne d'imposer l'Artillerie d'Assaut – composée de machines ultérieurement nommées chars - malgré le scepticisme initial du haut-commandement. L'intervention américaine, bien que tardive dans la sphère strictement militaire, vient en renfort au courage des soldats alliés, mêmes si les *sammies* n'apportent pas sur le continent d'armes révolutionnaires. Les analyses contemporaines diffèrent des explications qui ont pu être avancées pour expliquer l'extraordinaire ténacité des Alliés à l'époque de l'écriture de l'histoire dans le monde de l'après-guerre. Les interférences entre Ancien et Nouveau Monde dans le champ de la guerre motorisée se déroulent en deux temps : d'abord, une phase d'expérimentation dans le feu de l'action sur les champs de bataille du front ouest, ensuite, une fois la paix revenue, durant le processus d'élaboration théorique et pratique, une phase de définition des formes du passé et de l'avenir.

La mitrailleuse, le fil de fer barbelé, comme le tracteur chenillé Holt¹ qui sert de support aux premiers chars européens, qu'ils soient britanniques, français ou plus tard allemands, sont des inventions écloses sur le territoire des États-Unis. La combinaison des deux premières est la cause directe de l'émergence du cuirassé terrestre. Aucun brevet de char destiné à un usage guerrier n'est néanmoins déposé par un Américain avant 1914, cette idée semble par essence européenne. Un appréciable soutien financier, économique et énergétique est fourni à l'Entente par la puissance montante d'outre-Atlantique. La possibilité d'une intervention militaire massive dans la conflagration ne se matérialise que durant les premiers mois de 1917. À la fin de ce que le général Palat qualifie rétrospectivement d'*année d'angoisse*², le général Pétain déclare publiquement, le 17 décembre, « J'attends les chars et les Américains ». Il s'agit d'un pan de son action énergique

1. La firme américaine Holt reprend le brevet, vendu par le Britannique Hornsby, d'un tracteur chenillé inventé en 1905. Les machines commercialisées aux États-Unis et dans le reste du monde sont avant tout destinées à un usage agricole.

2. Palat, Barthélémy-Edmond, général, *L'Année d'angoisse 1917*, Paris, Berger-Levrault, 1927, 653 p.

entreprise à partir du 17 juin 1917, visant à rendre confiance à ses compatriotes. Antérieurement à leur débarquement en France à partir de juin 1917, les Américains expérimentent leurs propres chars, tout en fournissant à leurs alliés des composants qui permettent d'en fabriquer plus facilement. Les jeunes tankistes, bien qu'inexpérimentés, apportent leur enthousiasme communicatif³. L'Artillerie d'Assaut fournit aux deux bataillons de l'*U.S. Tank Corps* des instructeurs et deux cent soixante chars Renault FT, des unités françaises étant sollicitées ponctuellement. L'adoption de modèles construits sur le continent conduit au délaissement des études originales en cours, notamment sur un projet de char amphibie dès 1915, puis en 1917 le char Squelette à chenilles enveloppantes dont la structure imite approximativement la silhouette du Mark V, un autre « gyroscopique », un char Ford opéré par deux hommes, et un autre à vapeur. Les troupes américaines n'interviennent efficacement dans les opérations sur le terrain qu'à partir de l'été 1918, la préparation occupant un temps considérable. Le soutien apporté aux Français et aux Britanniques est assez décisif dans l'effort général de guerre. Engins blindés et *sammies* ouvrent un horizon d'espérance qui fait défaut aux Allemands. Le général Foch met en place un Comité interallié des chars d'assaut début avril 1918. L'excentrique pionnier des blindés J.F.C. Fuller relate l'incompréhension, essentiellement due au facteur linguistique, entre le général Rockenbach, supervisant l'ensemble des *tanks* américains et le *minuscule* général Estienne (il mesure 1m 62)⁴. Le char au-delà de ses capacités à forcer des défenses agit dans le champ psychologique de l'adversaire. La célèbre affiche au chat sauvage sur fond flamboyant conçue par Auguste Hutaf *Treat'em rough ! Join the tanks* promeut dans cet état d'esprit les engins écrasant les « Boches ». Le pionnier britannique Swinton décrit dans ses mémoires, *Eyewitness*⁵, l'incroyable effervescence patriotique du peuple américain. *Ce phénomène était dû pour une part à sa sensibilité particulière aux émotions collectives, pour une autre à l'action de la propagande canalisant ses sentiments jusqu'à la fièvre*. Le futur général Patton s'illustre à leur tête, entraînant les équipages à coopérer avec l'infanterie, après avoir été observateur de la bataille-charnière de Cambrai du 20 novembre au 7 décembre 1917. Deux mois à peine avant l'Armistice, a lieu à Saint-Mihiel le premier emploi de chars par des troupes américaines. Ils deviennent un argument de propagande en faveur des emprunts de guerre, affichant les productions du progrès technique dans toute leur splendeur, gommant leurs faiblesses, afin de mobiliser le civisme des populations, en France, en Grande-Bretagne ainsi qu'aux États-Unis. La cohésion morale des énormes effectifs engagés entre naturellement en ligne de compte, mais les blindés une fois adoptés en masse ont un effet stimulant

3. Estienne-Mondet, Arlette, *Le général J.B. Estienne, père des chars*, Paris, L'Harmattan, 2010, 354 p., évoque p.177 à 179.

4. Entraygues, Olivier, lieutenant-colonel, *Comprendre la guerre, J.F.C. Fuller*, thèse d'histoire soutenue le 30 mars 2012 à l'université Paris-Sorbonne sous la direction des Pr. Olivier Forcade et Brian Holden-Ried, 395 p., p.188.

5. Swinton, Ernst Dunlop, *Eyewitness*, Arno Press, New York, 1972, 325 p., p.275.

dans le camp qui les possède et en acquiert progressivement une maîtrise suffisante, déprimant pour les adversaires qui combattent pour ainsi dire à « poitrines nues » contre des véhicules à la carapace d'acier. Le général Pétain indique le 7 décembre 1917 que 4730 chars légers sont commandés, 1200 devant être fabriqués par l'industrie américaine. En réalité, aucun FT conçu par Renault, le premier blindé fonctionnel pourvu d'un système de tourelle permettant un pointage tous azimuts, ne traverse l'Atlantique. Le 16 février 1918, il avait réclamé 900 chars lourds, dont 600 *Liberty* en vue de la bataille du printemps 1919, à livrer entre le 1^{er} décembre 1918 et le 1^{er} mars 1919. Pour l'assemblage final de ce type inédit de blindé, élaboré par un *joint committee* réunissant techniciens américains et britanniques, il était prévu de bâtir une usine interalliée à Châteauroux⁶. L'accord de Clemenceau est acquis en février 1918, au terme de tractations difficiles entre Français, Britanniques et Américains. La fin des combats interrompt ces projets, qui ont souffert de délais accumulés. Le char lourd Mark VIII (dit *Liberty*, du nom de son moteur américain conçu initialement pour les avions) est produit au Nouveau Monde après la fin des hostilités en Europe. C'est alors, immédiatement après le 2C français, le blindé le plus volumineux au monde. Le très léger char Ford, réclamé à la fois par le général Herr comme tracteur d'artillerie, et comme mitrailleur blindé par Estienne durant les derniers mois de la guerre, n'est fabriqué qu'à une quinzaine d'exemplaires, aucun n'étant livré à temps à l'armée française. L'amitié transatlantique, si elle n'a pas donné de résultats véritablement probants dans le champ de la guerre motorisée, aventure débutée dans les airs avec l'escadrille Lafayette baptisée le 6 décembre 1916, a du moins contribué à la démoralisation des troupes germaniques par ailleurs valeureuses. À l'époque de l'Armistice le corps expéditionnaire américain enregistre du fait de la grippe espagnole 50000 décès sur 100000 hommes, payant très cher son engagement. Les États-Unis s'éloignent ensuite rapidement de la turbulente Europe, dont ils refusent de cautionner la sécurité future, par le refus de ratification du pacte de la Société des Nations. Ils s'inspirent de leur expérience sur les champs de bataille du Nouveau Monde lorsqu'il s'agit de restructurer leur armée, les échanges se raréfiant, l'Armistice une fois conclu et les mécanismes de coopération distendus. Les célébrations de la victoire sont parfois teintées d'amertume, et les progrès mécaniques étouffés par le manque de crédits, la perte de la motivation immédiate et le désir d'oublier les épreuves. Les adversaires d'hier se montrent parfois plus lucides que les habitants d'Europe occidentale sur les causes réelles du dénouement de la Grande Guerre. Dès 1921, le général von Zwehl désigne dans son livre *Die Schlachten im Sommer 1918 an der Westfront* les ingrédients de la victoire alliée: *ce n'est pas le génie du maréchal Foch qui nous a vaincu, mais le Général Tank, cette nouvelle machine de guerre, en liaison avec le considérable*

6. Cochet, François et Porte, Rémy, (dir), *Dictionnaire de la Grande Guerre : 1914-1918*, Paris, R. Laffont, 2008, 1120 et XL p., p.680-681.

*effort de soutien américain*⁷. Sa formule, plus complète que celle de Ludendorff⁸ incriminant le nombre de chars ennemis, est très fréquemment reprise dans la littérature militaire européenne de l'entre-deux-guerres, généralement sous forme tronquée, s'arrêtant au « *tank* » et excluant le troisième acteur, pourtant déterminant. C'est essentiellement la conjonction énoncée par Pétain, les chars et les Américains, qui ébranle l'adversaire, même si tout le soutien mécanique et musculaire escompté ne se matérialise que très tardivement. Les officiers français ne se désintéressent pas des évolutions dans l'armée des États-Unis, même s'ils les évoquent avec une inévitable distance critique. Dans le premier numéro marquant sa réapparition en janvier 1920, la *Revue d'artillerie* évoque par exemple le point de vue du *Field Artillery Journal*. Dans la revue militaire allemande *Wissen und Wehr*, le thème des *tanks*, fréquemment lié aux Américains, est abordé sporadiquement, de manière plus fréquente dans l'hebdomadaire semi-officiel de l'état-major, *Militär-Wochenblatt*, très attentif aux évolutions survenant outre-Atlantique, que ce soit les chars traditionnels terrestres ou amphibies. Les reproductions photographiques d'armements modernes américains se multiplient à mesure que la revue s'étoffe et que la petite Reichswehr reprend confiance. Aux États-Unis, la foi en les nouveaux engins ayant facilité l'issue heureuse de la confrontation est plutôt vacillante. Est dissous d'abord en 1919 le *Tank Corps* du corps expéditionnaire en Europe puis, en 1920, sur la suggestion du général John J. Pershing celui se trouvant sur le sol national. Les protestations du colonel Patton, se comportant ainsi en *alter ego* américain du général Estienne, demeurent vaines. Les engins et leur personnel sont versés dans l'infanterie. La tendance générale n'est pas à la formation d'une arme nouvelle susceptible de révolutionner la conduite de la guerre. En France, l'intervention peu fructueuse, le 14 mars 1922 à la Chambre, du député Jacques Duboin en faveur d'une large motorisation symbolise cette normalisation, une fois passée l'urgence tactique qui avait fait surgir chars et Américains. Duboin était chargé à partir d'août 1918 de la liaison technique et tactique entre les commandements de l'artillerie d'assaut et le *Tank Corps* formé par les États-Unis, au cours des offensives de Saint-Mihiel et de Montfaucon notamment. Le 22 juillet 1922, le maréchal Foch, dont le *génie* avait tout de même modifié le cours de la guerre, inaugure à Berry-au-Bac un monument conçu par Real del Sarte à la mémoire de tous les combattants tombés du 16 avril 1917 au 11 novembre 1918 en présence des généraux Estienne, Mangin, Weygand, et de représentants des armées alliées, unissant à cet hommage les Américains morts en servant dans des FT ou des Mark. Ceux-ci développent leurs propres engins, les très enviés *tanks* Christie M 1921 et M 1922, nommés d'après l'année de leur sortie. Le rayon d'action du second dépasse les 80 km. Tant

7. Zuehl, général von, *Die Schlachten im Sommer 1918 an der Westfront*, Berlin, Mittler und Sohn, 1921, 40 p., p.37.

8. Le 30 septembre 1918, le général supervisant *de facto* l'ensemble des troupes allemandes à la fin de la guerre aurait déclaré aux représentants militaires de sa nation que *ce n'est pas la faiblesse numérique des divisions qui rend la situation inquiétante mais plutôt les chars, qui apparaissent par surprise en très grand nombre*.

l'expert autrichien Fritz Heigl⁹ que le capitaine Perré¹⁰, inlassable promoteur français des blindés, d'une guerre mondiale à l'autre, en font l'éloge. Les États-Unis sont par ailleurs la grande nation utilisatrice de chars qui se montre la plus accueillante aux officiers allemands soumis aux très nombreuses restrictions prévues par le traité de Versailles pour éviter le réarmement de leur nation. Ils peuvent y accomplir officiellement des voyages d'étude, alors que l'observation tant des manœuvres que du matériel en France et au Royaume-Uni leur est formellement interdite. Les innombrables livres de souvenirs portant sur l'aventure des *tanks* rédigés par des auteurs britanniques font l'objet de réimpressions aux États-Unis. À partir de 1923, l'expérimentateur Volckheim commence à publier régulièrement dans *Militär-Wochenblatt* et à développer une pensée proprement germanique de la guerre motorisée. Influencé par Fuller, il préconise dans le *Monatliche Beilage zum Militär Wochenblatt* consacré spécialement aux chars d'équiper ceux-ci d'appareils radio¹¹ qui les rendent capables de communiquer non seulement entre eux, mais aussi avec les artilleurs et les fantassins. À ce propos, il évoque avec espoir les tentatives américaines en cours, se distinguant des auteurs français par son ton résolu, alors que les circonstances dans lesquelles se trouve son armée nationale n'incitent pas *a priori* au développement de conceptions optimistes. Les chars et les Américains n'ont pas seulement contribué à renforcer les Français dans leur détermination à faire triompher leur patrie et à disloquer les armées impériales adverses, ils ont durablement fécondé la pensée militaire allemande, puisque, malgré l'éloignement géographique, des passerelles s'établissent.

9. Heigl, Fritz, *Taschenbuch der Tanks*, Lehmanns Verlag, 1926, 402 p., p.15 présente comme prometteur un prototype américain Medium Tank M. 1922.

10. Perré, Jean-Paul, capitaine, « L'évolution du char de combat aux États-Unis », *Revue d'infanterie* n°433 octobre 1928, p.555 à 566, p.562,

11. VOLCKHEIM, Ernst, « Nachrichtenmittel der Kampftruppe », *Monatliche Beilage zum Militär Wochenblatt* 1925-1925 n°2 octobre 1924 , p.11 à 13, p.13.